



Figura 0 Edificio del Aca en Mendoza en 1980, av. San Martín esq. Amigorena. Fuente: Archivo de Prensa, Municipalidad de la Ciudad de Mendoza



Secuencia: Paseando por la galería de la Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño
Fotos: Graciela Moretti

ARQUITECTURA MODERNA EN ARGENTINA: El Automóvil Club Argentino y la representación del poder (1935 -1946)¹

MODERN ARCHITECTURE IN ARGENTINA:
The "Automóvil Club Argentino" and the representation of power (1935 – 1946)¹

Alberto Lucchesi² / Carlos Sala³ / Romina Sales⁴ / Marcela Scaramella⁵

RESUMEN

A mediados de la década de los años treinta YPF y el ACA acordaron una alianza que aún sigue vigente. El plan elaborado incluyó la construcción de estaciones de servicio y sedes sociales del Automóvil Club. Su concreción, que demandó alrededor de una década, supuso de una compleja organización por la diversidad del programa y por la extensión de la red por cubrir. A través de las dimensiones territorial, arquitectónica e institucional explicamos cómo a partir de un programa funcional innovador se gestó la producción arquitectónica del ACA, reflejando la mentalidad oscilante de su tiempo, aquella que se debatía entre expresar una imagen moderna o revelar una identidad asociada a la cultura vernácula. En las obras concebidas entre 1935 y 1946 verificamos el modo en que el poder se representó a través de la expresión moderna de la arquitectura con el propósito de resaltar la eficiencia de las instituciones entre otros aspectos.

Palabras clave: plan YPF-ACA, Argentina, estaciones de servicio, arquitectura moderna, representación del poder

ABSTRACT

In the mid-1930s, YPF and the ACA forged a partnership that is still active today. The developed plan included the construction of gas stations and social centers for the Automobile Club. Its fulfillment took over a decade and involved a highly complex level of organization due to the diversity of the program and the extent of the network. By examining the different territorial, architectural and institutional aspects involved we explain how the architectural production of the ACA was conceived, starting out from an innovative functional program. Our analysis reflects the constantly changing mindset of the time, which swung between the urge to express a modern image and the desire to reveal an identity associated with the vernacular culture. In the works executed between 1935 and 1946, we verify the way power was represented through the modernist expression of architecture in order to highlight, amongst other things, institutional efficiency and effectiveness.

Keywords: YPF-ACA plan, Argentina, gas stations, modern architecture, representation of power

Artículo recibido el 12 de abril y aceptado el 12 de agosto de 2013

[1] Este artículo está basado en resultados de la investigación "Paisajes industriales y arquitectura moderna. Presencia e imagen de YPF y el ACA en Mendoza" dirigido por la Mgter. Arq. Graciela Moretti, patrocinado por la Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño de la Universidad de Mendoza, Argentina. (Resolución del Honorable Consejo Académico N° 26/2012). El equipo de investigación está conformado por los arquitectos Alberto Lucchesi (co-director), Carlos Sala, Romina Sales y Marcela Scaramella. Participan además los becarios alumnos: Alejandro Geuna, Omar Darío Nogara, Juan Pablo Zalazar y Carolina Zderich. Años 2012- 2013.

[2] Docente e Investigador. Instituto de Cultura Arquitectónica y Urbana (ICAU). Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño. Universidad de Mendoza. Mendoza, Argentina. lukes17@hotmail.com

[3] Docente e Investigador. Instituto de Cultura Arquitectónica y Urbana (ICAU). Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño. Universidad de Mendoza. Mendoza, Argentina. carlos_sala@hotmail.com

[4] Becaria del Instituto Argentino de Investigaciones de las Zonas Áridas (IADIZA - CONICET). Mendoza, Argentina. romigise@hotmail.com

[5] Docente e Investigadora. Instituto de Cultura Arquitectónica y Urbana (ICAU). Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño. Universidad de Mendoza. Mendoza, Argentina. marcelascaramella@yahoo.com.ar



Figura 1 Emblema del Plan Aca – YPF Estación N°16, (Filial Mendoza). Foto: Alberto Lucchesi / 2013

INTRODUCCIÓN

En 1935 el Automóvil Club Argentino (ACA) suscribió un convenio con Yacimientos Petrolíferos Fiscales (YPF) con el objeto de resolver, entre otras cuestiones, el problema de la distribución de las naftas elaboradas por la compañía estatal en todo el territorio argentino. El presente artículo, que forma parte de una investigación mayor⁶, indaga sobre la producción arquitectónica desarrollada por el ACA a partir de la alianza celebrada entre ambas instituciones. Nos planteamos el objetivo de analizar los vínculos entre las instituciones mencionadas y otros organismos públicos como fue el caso de la Dirección Nacional de Vialidad (DNV) que posibilitó con su plan de consolidación de rutas nacionales, la inserción de estaciones de servicio y sedes sociales del ACA en veinte de las veintitrés provincias argentinas. En sólo ocho años se construyeron noventa estaciones, todas proyectadas bajo la dirección del ingeniero y arquitecto Antonio U. Vilar, uno de los máximos exponentes de la arquitectura moderna en Argentina. Como hipótesis del trabajo nos propusimos demostrar la forma en que la producción arquitectónica del ACA reflejó la mentalidad oscilante en su tiempo. Aquella que se debatía entre expresar una imagen moderna o, por el contrario, una identidad asociada a la cultura regional. Ambos caminos compartieron una misma pretensión: la

de representar el poder del progreso y la innovación del Estado Nacional.

MÉTODO

Con el propósito de observar cómo dentro del plan algunas estaciones se volcaron a la arquitectura racionalista y otras hacia la pintoresca, nos abocamos a la revisión de fuentes primarias y también al relevamiento de la producción arquitectónica local. Trabajamos en las hemerotecas de diarios locales y en reservorios nacionales para indagar publicaciones oficiales de las instituciones, como fue el caso de la revista *Automovilismo* y de obras disciplinares como fue la *Revista de Arquitectura* y la revista *Nuestra Arquitectura*. El período analizado fue el comprendido entre 1935 y 1946, que nos permitió interpretar la forma en que fue concebido el plan; cómo se determinaron las sucesivas inauguraciones de las estaciones, cuáles fueron las rutas y caminos que se privilegiaron dentro de las principales regiones turísticas del país; y finalmente qué criterios se adoptaron al momento de decidir sobre el lenguaje arquitectónico de cada conjunto. Hicimos foco en la región pampeana y de Cuyo, principal zona de estudio.

[6] El artículo se desprende de la investigación "Paisajes industriales y arquitectura moderna. Presencia e imagen de YPF y el ACA en Mendoza" dirigida por la Mgter. Arq. Graciela Moretti. La investigación resultó seleccionada en la Convocatoria 2012 del Programa para la promoción de la investigación, de la FAUD/Universidad de Mendoza.

[7] Algunos años antes se había descubierto un importante yacimiento de petróleo en Comodoro Rivadavia. Si bien este hallazgo de 1907 no había sido el primero del país, es considerado un hito en la industria del petróleo argentino, por cuanto la campaña había sido promovida por el gobierno de la Nación. La provincia de Mendoza a través de la Compañía Mendocina de Petróleo en 1884 y las provincias de Salta y Jujuy habían sido pioneras en materia petrolífera, con experiencias a cargo de empresas privadas sin continuidad en el tiempo. (Gadano, 2006:16)

[8] Para la ocasión el Administrador General de YPF manifestó "Vamos a renovar nuestro convenio hasta el año 2.000, y al decirlo siento una emoción particular. Es como si dijéramos que nuestra obra ha sobrepasado la generación de sus fundadores, la de sus continuadores, la nuestra y la de aquéllos que nos seguirán con renovados bríos y fervores". (YPF, 1972:112 y 147)

RESULTADOS

El trabajo realizado implicó un abordaje múltiple y por ello presentamos algunos resultados a través de tres dimensiones o escalas de análisis: territorial, arquitectónica e institucional. En primer lugar determinamos la dimensión territorial, a partir de las huellas dejadas en las rutas y ciudades argentinas donde se implementó el plan YPF-ACA. En segundo término destacamos la dimensión arquitectónica a través del valor de referente progresista de las construcciones, consideradas hoy íconos del movimiento moderno. Finalmente observamos la dimensión institucional, a partir de la imagen creada por el organismo con el propósito de afianzar su identidad.

LA CELEBRACIÓN DEL CONVENIO YPF – ACA: ANTECEDENTES Y ACUERDOS DE LA ALIANZA

El Automóvil Club Argentino fue el primero de los organismos que se crea. La institución se fundó el 11 de junio de 1904. En el estatuto que le da origen se menciona que *“los beneficios logrados acrecen la riqueza nacional, porque se invierten en levantar edificios [...] en todos los centros poblados y despoblados”*. (Villafañe, 1942:11). El ACA se originó a partir de reuniones de aficionados a los vehículos de la época y tomó como antecedentes, instituciones similares ya creadas en Francia (1895), Bélgica (1896) e Inglaterra (1897). Originalmente su finalidad se basó en brindar servicios de tipo social y deportivo a sus asociados. Posteriormente y con el desarrollo de la red vial y el transporte automotor el ACA se abocó también a fomentar el desarrollo del turismo y abastecer el mercado de las carreteras (cf Automóvil Club Argentino, 2004 y Ministerio de Turismo, 2012). Para lograr los nuevos objetivos la institución comenzó a vincularse con otras que le aportaron recursos económicos para afrontar las actividades del organismo en plena expansión. Así se celebró un convenio con los importadores de automóviles, quienes cedían una cuota por cada unidad que ingresaba al país. El ACA a su vez otorgaba el cincuenta por ciento de las cuotas societarias. Una de las primeras comisiones que surgieron en el ACA fue la División Carreteras, que se comprometió a realizar el relevamiento, promover la conservación y contribuir a la señalización de las principales rutas nacionales de la Argentina. Fue en ese tiempo cuando comenzaron a instalarse las primeras casillas camineras para abastecer de combustible y brindar servicio mecánico al viajero. (Ministerio de Turismo, Presidencia de la Nación: 2012)

Hasta 1922, año en que fue creada la empresa estatal Yacimientos Petrolíferos Fiscales (YPF)⁷, los combustibles provenían de compañías extranjeras. Eran escasas las estaciones de expendio en las rutas, ya que las bombas generalmente se concentraban casi con exclusividad en las ciudades capitales, lugares donde el automóvil era un símbolo de modernidad y de status social (Piglia,

2007: 131-132). Desde la creación de YPF durante la presidencia de Hipólito Yrigoyen la compañía emprendió en forma sostenida la producción de combustibles derivados del crudo, diversificando además la actividad para elaborar otros como gas natural.

Por otra parte el impulso a la cultura del camping por parte del ACA desde la década de los años veinte, sumado a la necesidad comercial de YPF de distribuir sus productos en locales adecuados y distribuidos estratégicamente en las regiones más pobladas del país, fueron el germen para la firma del convenio de cooperación mutua. Este plan estratégico benefició a las dos instituciones, porque permitió que YPF compitiera con compañías extranjeras en materia de hidrocarburos, a su vez el ACA podría brindar a sus socios un servicio completo en todo el territorio nacional. (Villafañe, 1942:8). Sin embargo la apuesta inclusive superó las intencionalidades comerciales y sociales porque el plan produjo un conjunto de obras que irrumpieron en ciudades y rutas. Un programa complejo sumado a una expresividad propia que logró que las estaciones del plan YPF – ACA sigan siendo hoy valoradas como símbolos de la arquitectura Moderna argentina.

Si bien en junio de 1935 se realizó la firma del convenio, el contrato recién entró en vigencia en agosto del año siguiente. Se sumaron con su rúbrica dos instituciones más, el Ejército Nacional y la Dirección Nacional de Vialidad. (Villafañe, 1942:10-11) El ACA se comprometió a vender exclusivamente productos de YPF. Gracias a esto la compañía estatal aumentó sus ventas y se vio obligada a generar una organización administrativa y técnica, distinta a la que había tenido hasta el momento, abocados casi por entero a la exploración, extracción y refinación. Además YPF debió invertir en terrenos para la construcción de los edificios, adquirir maquinarias y contratar personal técnico. A modo de bonificación al ACA por vender sus productos, YPF entregó dos centavos por litro de nafta vendida en Capital Federal y un centavo y medio en el resto del país. De acuerdo con el proyecto estas bonificaciones, debían destinarse a la amortización de los créditos otorgados por YPF al ACA, para la adquisición de propiedades destinadas a estaciones de servicio, garajes campings, red hotelera y demás instalaciones requeridas por el organismo en relación a las necesidades del viajero.

A casi ochenta años del Plan YPF - ACA, la alianza continúa vigente. En 1971⁸ el convenio se prorrogó hasta el 2000, año en que volvió a ratificarse. En los comienzos el convenio con la petrolera estatal no sólo satisfizo las necesidades de los automovilistas en general y de los socios del ACA en particular, sino que desarrolló una serie de roles y valores en distintos niveles de interpretación o escalas. De ellas abordaremos las dimensiones territorial, arquitectónica e imagen institucional como partes fundamentales para explicar y valorar las características del plan concebido y ejecutado a partir de la mitad de los años treinta y hasta mediados de los cuarenta. Además de observar los efectos en la representación del poder del Estado Nacional, sobre comienzos de los años cuarenta.

DIMENSIÓN TERRITORIAL

El convenio YPF – ACA funcionó como instrumento de demarcación o apropiación del territorio. Esta acción se relacionó fuertemente con otra institución gubernamental como fue el Departamento Nacional de Vialidad (DNV). En este caso la alianza fue imprescindible por cuanto la vinculación de todos los organismos provocó la combinación de tres aspectos fundamentales. Primero la producción de combustibles a cargo de YPF; segundo la red de conexión vial por la labor de pavimentación y consolidación de rutas a cargo de la DNV y tercero y último, la comercialización del producto, encargada al ACA y su red de sedes. Este hecho no sólo marcó la tendencia de abarcar en toda su extensión el territorio nacional, sino que también inició el proceso de urbanización del campo y el éxodo progresivo de la población rural a las ciudades.

A principios del siglo XX, con la llegada del automóvil a la Argentina, los gobernantes advirtieron la necesidad de mejorar la red vial para facilitar la circulación de los vehículos, pero su concreción se daría al cabo de algunas décadas. Por esto, el plan pergeñado por YPF y el ACA intentó dar respuesta también a la carencia vial, aunque si se quiere, en una escala ostensiblemente menor a la del ferrocarril que estaba en plena marcha desde hacía tiempo. Las nuevas postas serían las estaciones de servicio, servirían para abastecimiento de combustibles de viajeros, atención de automovilistas, provistas además de locales de reunión social y cultural. Previo a la creación en 1932 de la Dirección Nacional de Vialidad el Automóvil Club era quien con sus propios equipos reparaba las sendas. Así lo expresó Carlos Anesi en el acto inaugural de la sede de Córdoba, primer edificio de la serie “el ACA., con sus equipos, arreglaba y mejoraba los caminos públicos, invirtiendo enormes sumas de dinero” (Revista Automovilismo, 1941: 13). Más tarde, cuando la acción del Estado, a través de la DNV, lo liberó de esta acción, el ACA donó sus equipos a la provincia de Buenos Aires⁹.

La finalidad del convenio firmado entre el Automóvil Club Argentino y Yacimientos Petrolíferos Fiscales fue

“la construcción de una serie de grandes estaciones de servicio en los centros turísticos y en las rutas de mayor tránsito del país” (Revista Automovilismo, 1940: 12). Para el diseño de las construcciones se organizó un concurso de proyectos cuyo ganador fue Antonio U. Vilar. Este ingeniero y a la vez arquitecto materializó el sentir del ACA, al *“ajustar sus obras estrictamente a la función a que están destinadas, sin olvidar que deben, al mismo tiempo, armonizar con el lugar en que se hallan emplazadas”*. (Ibidem)

A tres años de la firma del convenio comenzaron a inaugurarse las primeras estaciones de servicio construidas por el ACA gracias a las bonificaciones de YPF. Para fines de 1939 y a pocos meses de haber estallado la Segunda Guerra Mundial, catorce estaciones de servicio encaradas a partir del plan ACA e YPF estaban en funcionamiento.¹⁰ La ubicación estratégica de las mismas contribuyó a acortar las distancias, solucionando el problema del reabastecimiento de combustible, a la vez que favoreció el turismo.

De acuerdo con el lugar de inserción se organizaron cuatro modelos o tipos básicos de estaciones. El tipo ciudad y los modelos: estación caminera, estación de servicio y estación subterránea¹¹. El primer edificio emblemático en su versión “ciudad” fue el de Córdoba, inaugurado en agosto de 1938. A éste le siguieron los de Mar del Plata, La Plata y Rosario inaugurados en 1939; Mendoza y Bahía Blanca en 1940; Tucumán, Santa Fe y Paraná en 1941. Completó la serie de diez edificios similares, el de Tandil en la provincia de Buenos Aires, habilitado en 1942¹².

La consolidación de la red de gasolineras se debió a la decisión del poder político, representado en instituciones estatales, como YPF, y privadas asociadas al accionar del gobierno nacional, como el ACA. El desarrollo y pavimentación de rutas en todo el país fueron concedidos por la DNV conservando un criterio centralista y radiocéntrico que replicaba las pautas que habían identificado también a la red ferroviaria de las compañías inglesas, pero que ahora se desarrollaba bajo el control exclusivo del Estado argentino (cf. Ballent, 2005:109 y Piglia, 2009:2-3)

[9] Si bien no lo manifestaron las autoridades del ACA, YPF también había contribuido con la señalización y tránsito caminero, así lo señalan los documentos que indican que lo realizaron inclusive antes de la creación de la DNV (YPF, 1965:38)

[10] La localización de las estaciones se distribuyó de la siguiente forma: dos en la provincia de Córdoba, dos en la de Santa Fe, una en Capital Federal y las restantes nueve en la provincia de Buenos Aires.

[11] También como parte de la alianza YPF-ACA se desarrolló un modelo para estaciones de fronteras, siendo el proyecto para Las Cuevas en Mendoza, el más ambicioso, aunque no llegó a materializarse. (Vilar, 1943). Además de los esquemas de estaciones y garajes distribuidos en ciudades y rutas, el ACA inauguró en la misma época y durante la gestión de Carlos Anesi al frente de la institución, su sede central de Capital Federal. La apertura se realizó el 27 de diciembre de 1942. Véase: <http://www.aca.org.ar/institucional/centenario/centenario.htm> consultada el 12/03/2013

[12] También como parte de la alianza YPF-ACA se desarrolló un modelo para estaciones de fronteras, siendo el proyecto para Las Cuevas en Mendoza, el más ambicioso, aunque no llegó a materializarse. (Vilar, 1943). Además de los esquemas de estaciones y garajes distribuidos en ciudades y rutas, el ACA inauguró en la misma época y durante la gestión de Carlos Anesi al frente de la institución, su sede central de Capital Federal. La apertura se realizó el 27 de diciembre de 1942. Véase: <http://www.aca.org.ar/institucional/centenario/centenario.htm> consultada el 12/03/2013

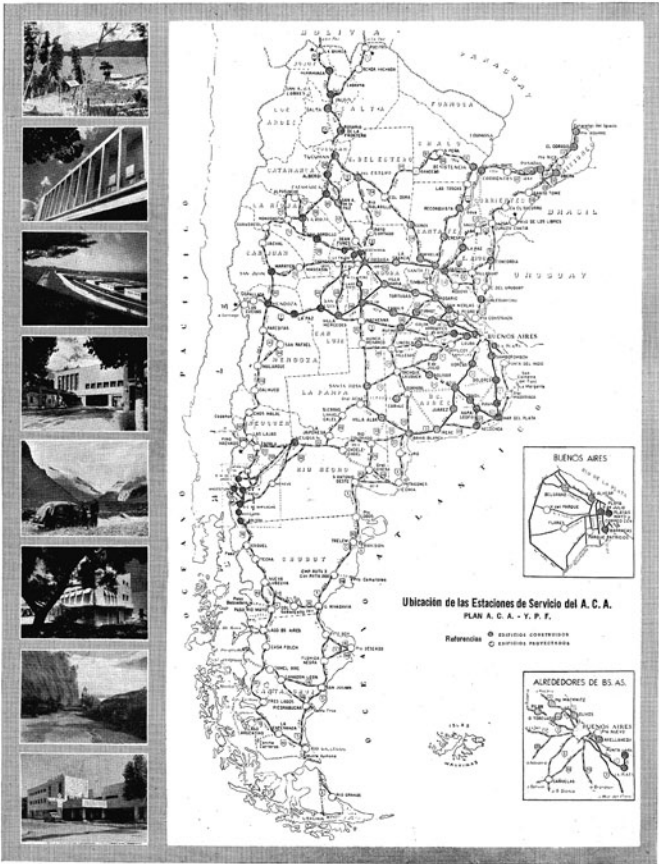


Figura 2 Mapa argentino con la red de rutas y estaciones del Plan ACA - YPF. Fuente: Revista Nuestra Arquitectura /1943

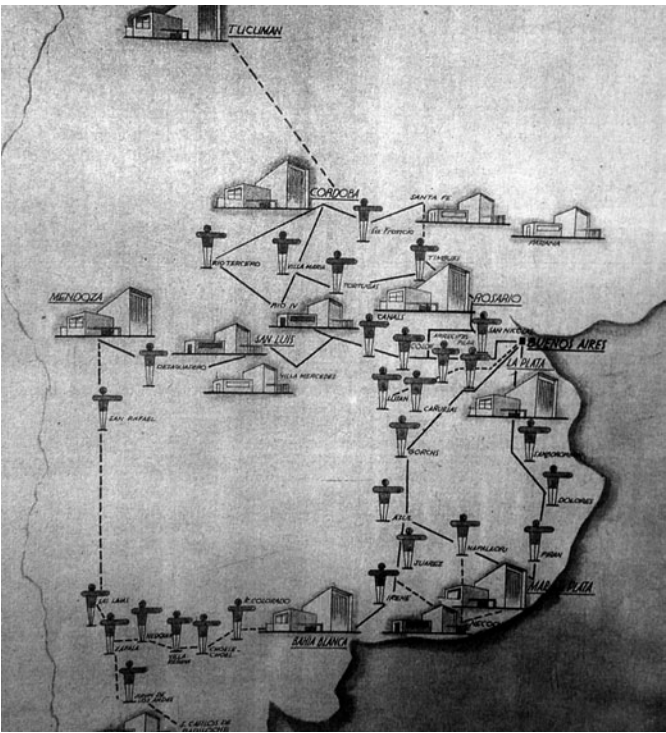


Figura 3 Estaciones del Plan ACA - YPF. Fuente: Revista Automovilismo N° 241 (enero 1940)



Figura 4 Inauguración del Aca en Córdoba, 1938. Fuente: Revista Automovilismo N° 241 (enero 1940) / **Figura 5** Inauguración del Aca en Córdoba, 1939. Fuente: Revista Automovilismo N° 241 (enero 1940) / **Figura 6** Inauguración del Aca en Mendoza, 1940. Fuente: Revista Automovilismo N° 245 (mayo 1940). / **Figura 7** Proyecto del Aca en Mendoza, 1940. Fuente: Revista Automovilismo (1940).

DIMENSIÓN ARQUITECTÓNICA

La propuesta que planteó el ACA se destacó por su valor de referente progresista dentro de la producción arquitectónica del Movimiento Moderno en Argentina, a diferencia de otros ejemplos de arquitectura racionalista, en los que se adhirió a las expresiones superficiales de estilo y no a las esenciales, funcionales o programáticas. Antonio U. Vilar¹³, en este sentido, resolvió cada sede del ACA como una “unidad funcional autónoma”, directamente relacionada a la escala de complejidad de la ciudad en que se ubicó y desde una aplicación práctica de los conceptos racionalistas (Lienur, 1986: 71).

En los distintos nodos turísticos del área que investigamos, se hizo manifiesta esta condición funcional y por lo tanto el valor innovador y progresista. Resaltamos cinco aspectos fundamentales que caracterizan la dimensión arquitectónica de las construcciones del ACA realizadas por Vilar.

El primer aspecto corresponde a la manifiesta unidad de diseño de todos los productos asociados a la institución. Esto tiene relación directa con el concepto de diseño integral propuesto en el ámbito del Movimiento Moderno y en especial por la Bauhaus. Si bien muchos edificios del Plan YPF – ACA se desarrollaron en el lenguaje pintoresco, la unidad de diseño referida no se perdió, sino que por el contrario se confirmó. El resultado fue coherente con la representación de una institución moderna y actualizada, con amplia respuesta a las necesidades del mundo automotor, en plena expansión durante los años treinta y cuarenta, relacionada con los lenguajes

arquitectónicos del momento. Esta preocupación por el diseño integral abarcó no sólo los aspectos edilicios, sino también los publicitarios, a partir de la señalética, la cartelería con tipografía propia, los logos de la institución y finalmente la gráfica de las publicaciones para socios y público en general.

El segundo aspecto fue el de organizar los edificios en bloques funcionales, por agrupación de las actividades afines. Uno de esos bloques era el de oficinas y sede social, destinado a las actividades administrativas internas del club como así también las vinculadas con la comunidad. Otro bloque se destinaba a talleres y servicios, dedicado a la atención de los vehículos de los socios de la institución. Finalmente el último elemento estaba conformado por la batería de surtidores de combustible, vinculados a la comercialización de los variados productos relacionados (Lienur, 2004: 162).

Este recurso marcadamente funcionalista encarado por Vilar, no sólo resolvió de manera práctica los programas arquitectónicos de cada edificio, independientemente de sus filiaciones formales, sino que resultó indispensable para poder resolver la masiva construcción de las sedes del ACA en todo el país, en un plazo de escasos diez años.

El tercer aspecto está relacionado con la materialidad de la sedes. Para la construcción se recurrió a la moderna técnica del hormigón armado. Esta técnica fue altamente difundida en esos años por el impulso de la industria cementera nacional que en un lapso muy corto puso en marcha diez fábricas en las provincias de Córdoba, Buenos Aires, Mendoza y Salta. (Moretti, 2012: 207).

[13] Antonio Ubaldo Vilar (1887-1966) se recibió en 1914 de ingeniero civil. En los comienzos trabajó como jefe del servicio de obras y construcciones de la Explotación Nacional de Petróleo en Comodoro Rivadavia, iniciando de esta forma su vínculo profesional con empresas industriales y de servicio. (cf. Gorelik, 2004: 156 y Feal, sf)

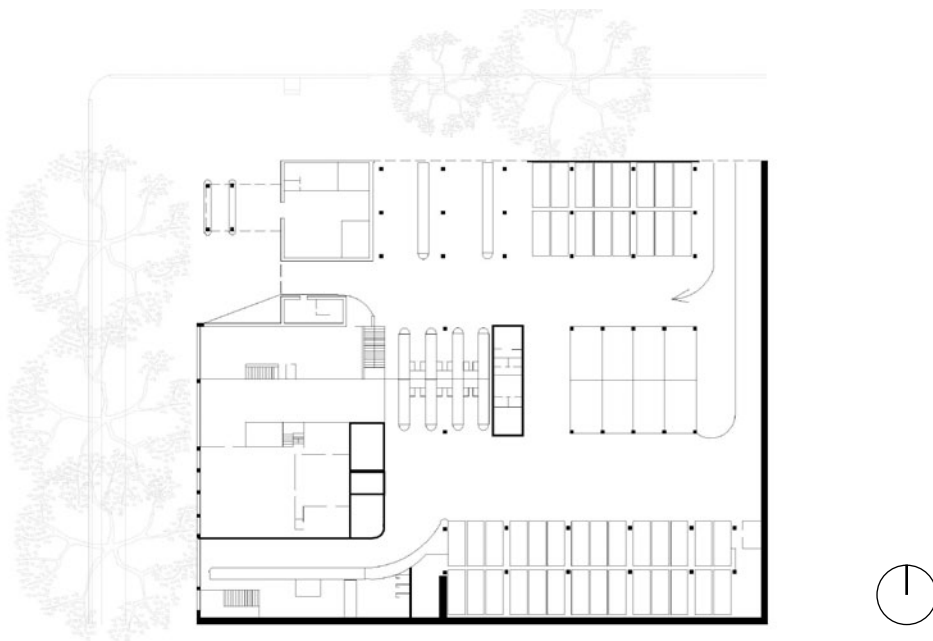


Figura 8 Planta Baja del Aca de Mendoza. Av. San Martín 985. Mendoza. Proyecto original. Fuente: Alejandro Geuna (redibujado del original) 2013

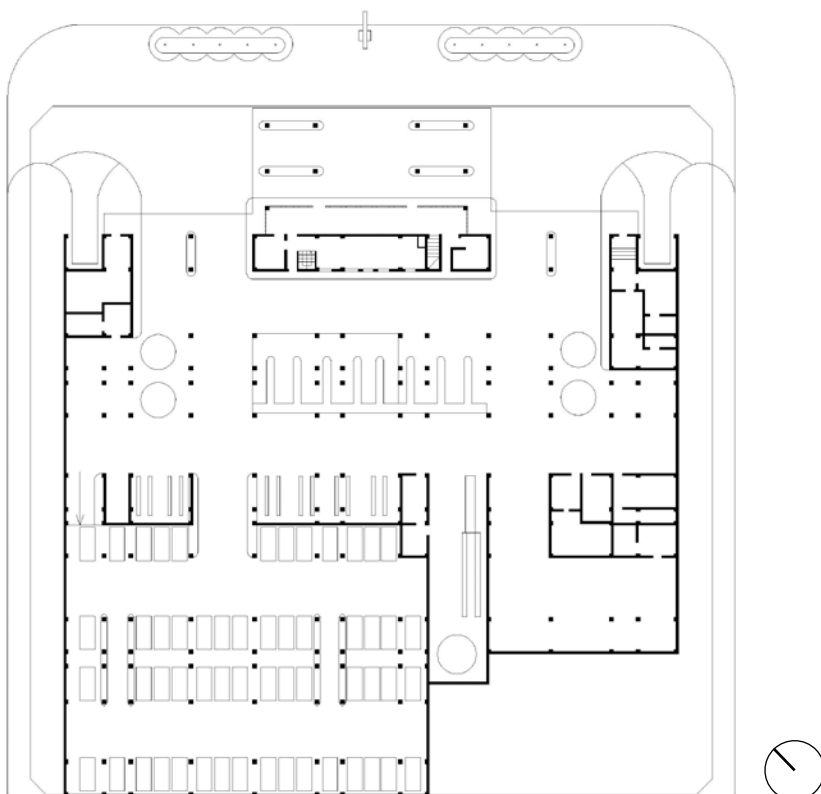


Figura 9 Planta Baja del Aca de Mar del Plata. Av. Colón 2450. Mar del Plata. Provincia de Buenos Aires. Proyecto original. Fuente: Juan Pablo Zalazar y Omar Darío Nogara (redibujado del original) 2013

Para el caso de las sedes de las capitales provinciales del centro del país, es decir, el modelo “ciudad”, se usaron estructuras de hormigón armado y losas planas en directa relación con el lenguaje racionalista. En el caso de las sedes de escala intermedia, se eligió el lenguaje pintoresco en que se combinó la técnica del hormigón con la de mampostería de ladrillo tradicional. Como complemento se aplicaron revestimientos de piedras del lugar y sistemas tradicionales de cubiertas livianas de madera y tejas. De esta manera se terminó

de establecer la relación de imágenes arquitectónicas racionalistas, asociadas a paisajes urbanos consolidados y como alternativa, las expresiones pintorescas vinculadas a los paisajes rurales o naturales¹⁴. Es indudable que esta relación puede resultar ingenua y hasta arbitraria si nos posicionamos en los tiempos actuales, pero resulta justificada como procedimiento metodológico de proyecto seriado, a la hora de resolver la construcción de un número considerable de edificios a lo largo y ancho del territorio argentino.

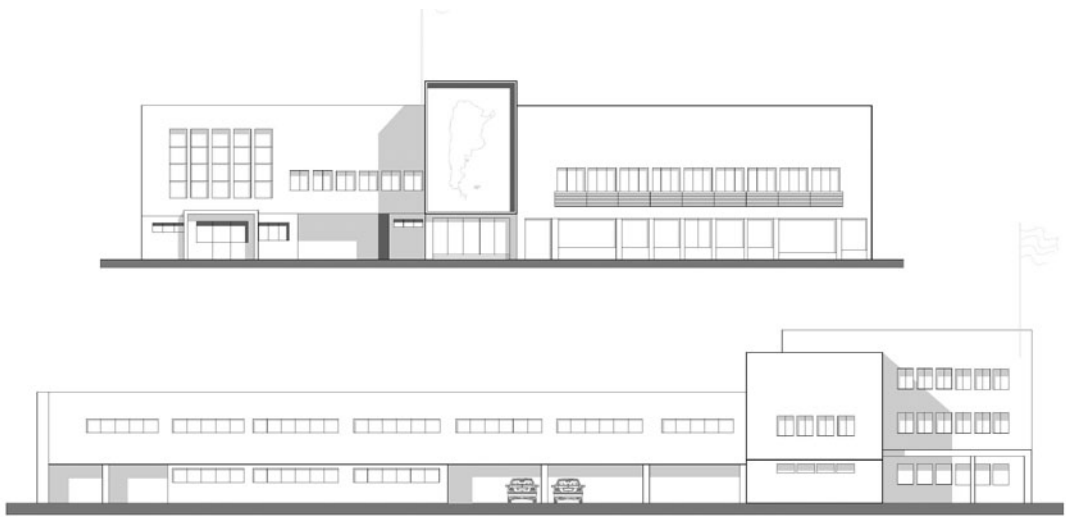


Figura 10 Fachadas del conjunto Aca en Mendoza. Proyecto original. Fuente: Alejandro Geuna (redibujado del original) 2013

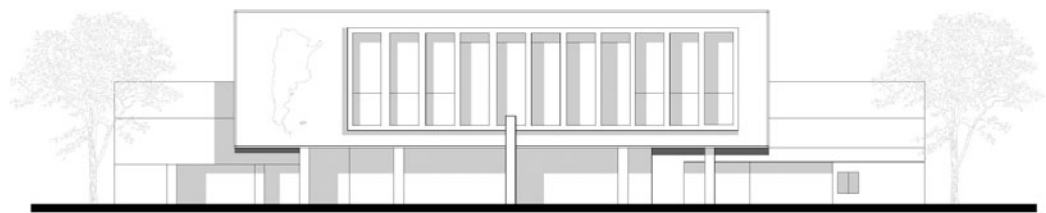


Figura 11 Fachadas del conjunto Aca en Mar del Plata. Proyecto original. Fuente: Juan Pablo Zalazar y Omar Darío Nogara (redibujado del original) 2013

[14] En las provincias de Salta, Jujuy y Santiago del Estero y en las ciudades veraniegas y serranas de Necochea y Ascochinga, respectivamente, las cubiertas se resolvieron a dos aguas con tejas españolas. En las cajas murarias aparecen detalles en ladrillo visto o en piedra. En el caso de las estaciones del sur argentino, específicamente en la Patagonia, se advierten cubiertas de tejas planas con pendientes más acentuadas y nuevamente se usan los muros de piedra.

[15] Véase: “Oficialmente fue inaugurado ayer el edificio del Automóvil C. Argentino”, Mendoza: Diario Los Andes, 15/04/1940: pp. 9.

[16] El edificio del ACA en Mendoza, sufrió una serie de modificaciones relacionadas a los usos municipales permitidos en la ciudad, alrededor de los años ochenta. Esto llevó a retirar las bombas de expendio de combustibles sobre Avenida San Martín y trasladarlas al frente sobre calle Amigorena. El sector social del edificio no sufrió modificaciones considerables y sólo el ala de servicios se vio reducida y acotada a la calle secundaria.

El cuarto aspecto considerado corresponde a una marcada y evidente innovación en relación con la impronta urbana de las propuestas. Esto se logró gracias a los nuevos modos de inserción y conexión con la ciudad, considerando que estas instalaciones no registraban antecedentes en las ciudades argentinas de entonces. De esta manera, todas las sedes del ACA, por su carácter de edificio de servicio al usuario del automotor, verificaron una estrecha relación con el entorno urbano. Esto inicialmente se dio en los puntos de ubicación estratégica dentro de la trama vial territorial, funcionando como nodos de la red vial caminera, en tanto que a escala urbana, también lo hicieron con la trama propia de la ciudad en que se ubicaron, eligiendo enclaves sobre las avenidas urbanas estructurantes. A este nivel de micro escala, se dieron dos tipos de contactos con la vía pública y los consiguientes efectos innovadores en el espacio urbano. El primero fue la relación vial directa entre el usuario y el servicio específico de las instalaciones y el segundo, las relaciones peatonales de las otras prestaciones de las sedes, en cuanto a lo social, gastronómico o esparcimiento. Así por ejemplo, la sede del ACA en Mendoza, ubicada en la esquina de San Martín y Amigorena e inaugurada el domingo 14 de abril de

1940¹⁵; resolvía las actividades predominantemente sociales sobre el frente de la avenida San Martín¹⁶. Por otro lado, en la propia esquina con Amigorena, concentraba el expendio de combustibles y los anexos mecánicos. El resultado en el entorno urbano, aún hoy después de las reformas realizadas hace algunos años, aprovecha las amplias veredas de la avenida promoviendo servicios gastronómicos y de esparcimiento en su frente y, sobre la calle lateral, un fluido ingreso y egreso de vehículos a los sectores de bombas y servicios complementarios.

Como quinto aspecto, producto de la suma de la representación formal y el enclave y relación de los edificios en la ciudad, se puede mencionar el carácter de **referente urbano** todavía perdurable en muchas ciudades y poblados argentinos, ejemplo claro de los procesos de modernización y consolidación de la red de servicios al automotor durante las décadas de los años treinta y cuarenta. Resultado logrado gracias a la alianza mixta entre YPF y DNV como instituciones del Estado y el ACA, como institución privada. Además, destacable también por su valor de continuidad y perdurabilidad a lo largo del tiempo, en las etapas posteriores durante los gobiernos de Perón, entre el 1945 y el 1955.



Figura 12 Inauguración del Aca en Mendoza, abril de 1940. Fuente: Hemeroteca Diario Los Andes

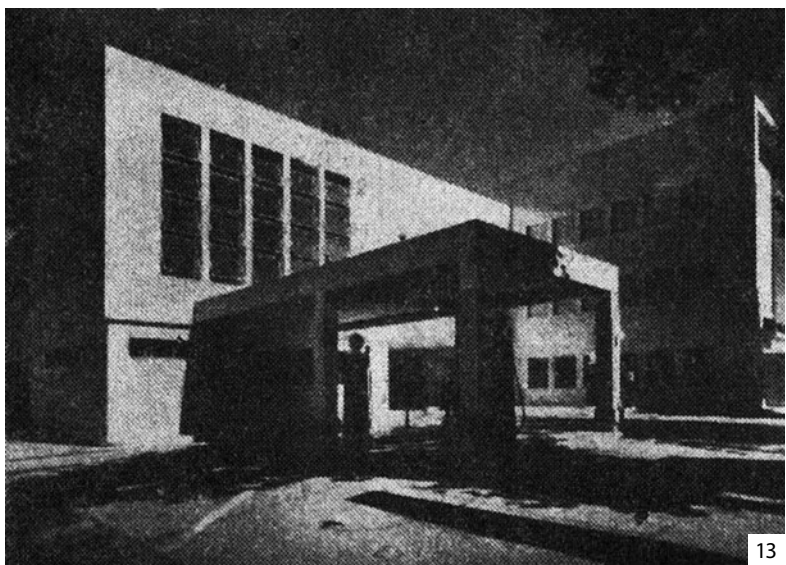


Figura 13 Edificio del Aca en Mendoza en 1940, av. San Martín esq. Amigorena
Fuente: Guía de Mendoza en 1940 (gentileza Verónica Fader) / **Figura 14** Edificio del Aca en Mendoza en 1980, av. San Martín esq. Amigorena. Fuente: Archivo de Prensa, Municipalidad de la Ciudad de Mendoza / **Figura 15** Edificio del Aca en Mendoza, av. San Martín esq. Amigorena. Fuente: Alberto Lucchesi, 2013

Cabrían muchos otros aspectos que considerar, pero los presentados perfilan la condición progresista que se pretendió analizar. Como síntesis podríamos resaltar la idea de una unidad tipológica integral en la que se consideraron muchos factores, racionalmente tratados, en los que el resultado fue un producto innovador y actualizado con el espíritu del tiempo y también con el del espacio nacional.

En suma, las ciudades y pueblos que comenzaron a recibir las obras reflejaron el poderío nacional a partir de una arquitectura seriada y de fuerte impacto. Fueron conjuntos que contribuyeron en la definición de un nuevo paisaje cultural.

DIMENSIÓN INSTITUCIONAL

Para la caracterización institucional, Vilar, utilizó el denominado “muñeco”, una figura humana de impor-

tantes proporciones. Este elemento, considerado actualmente un ícono del conjunto, era independiente del edificio, se ubicó junto a la ruta y señalaba la presencia de una estación de servicio¹⁷. En su tronco la silueta desplegaba un mapa de la República Argentina con su red de caminos. En el borde se indicaba además el número de la estación y la localidad donde se ubicaba. Para la resolución de las fachadas el arquitecto utilizó similar recurso compositivo recurriendo a un mapa argentino de seis metros de altura y el nombre de la institución en letras metálicas con tipografía de diseño moderno.

El trabajo realizado por Vilar para el ACA mostró la preocupación que tuvo el proyectista por la integración productiva social y nacional, su gusto por la utilización de nuevos materiales y por las vías de comunicación. El ingeniero concibió el diseño integral de la institución y al mismo tiempo lo vinculó con la estructura de YPF. Esta última representó la relación entre “Estado – modernización” y entre “industrialización-integración nacional”, articulando procesos tan disímiles como la extracción de petróleo y el fomento del turismo” (Lier-nur, 2004: 162).



Figura 16 Muñeco del ACA en avenida San Martín, Mendoza. Fuente: Alberto Lucchesi, 2013



Figura 17 Mapa de Argentina en fachada del ACA de Mendoza. Fuente: Alberto Lucchesi, 2013

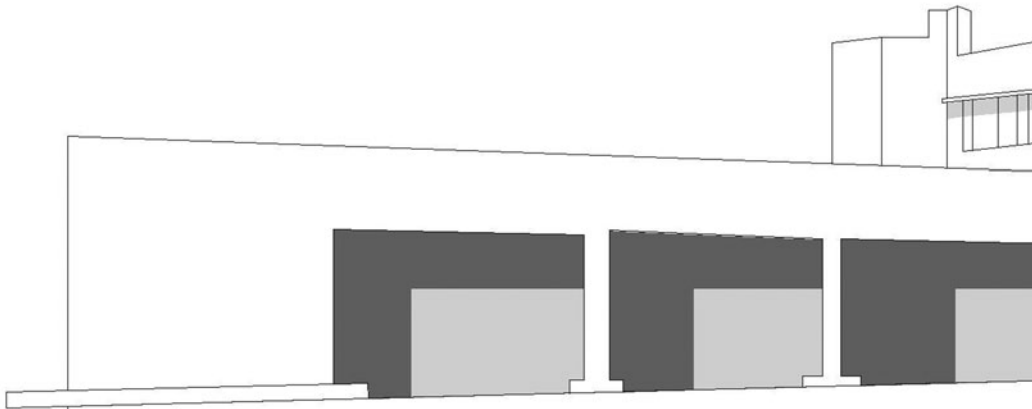
[17] Recientemente se ha realizado el rediseño del muñeco en clave contemporánea, y es usual ver en una misma estación ambas versiones de la silueta estilizada de un agente de tránsito indicando la parada.

En las ciudades de Córdoba, Mar del Plata, La Plata, Rosario, Santa Fe, Paraná, Tucumán, Mendoza, Bahía Blanca y Tandil se construyeron sedes que se componían de la estación de abastecimiento de combustible, el garaje y la sede social. Desde el punto de vista formal en estas sedes se trabajó con volúmenes puros, blancos y claramente diferenciados, en que las fachadas variaron con distintos tratamientos. La propuesta arquitectónica más destacada de este grupo fue la sede del ACA de la filial Mar del Plata que se resolvió mediante la construcción de un imponente volumen de servicios que ocupó la mayor parte de la manzana.

En el lenguaje arquitectónico y criterio compositivo utilizado en las estaciones urbanas de Capital Federal se mantuvo el criterio de las fachadas blancas, acentuando la división funcional del conjunto, adoptando formas curvas para el sector de oficinas y volúmenes rectos para la zona de garaje y abastecimiento de combusti-

ble. Algunos de estos modelos se aplicaron también en estaciones de las rutas 7 y 8, como fue el caso de Río Cuarto, Villa Mercedes y San Luis. (Vilar, 1943: 74-75). En las rutas donde se establecieron las estaciones camine- ras, la urbanización no fue un condicionamiento. Y fue en ellas donde Vilar concibió una planta tipo en forma de "T". Esta tipología en general se resolvió en su aspecto formal siguiendo los lineamientos del modernismo. Pero en aquellas estaciones situadas en lugares alejados se utilizaron cubiertas de tejas acanaladas, rasgo que finalmente fue característico de todas las estaciones de la provincia de Buenos Aires.

Los proyectos realizados dentro del Plan YPF-ACA pasaron a formar un catálogo que fue replicándose a lo largo de todo el país, estableciendo tipos arquitectónicos estandarizados que afianzaron principios de soberanía e identidad institucional.



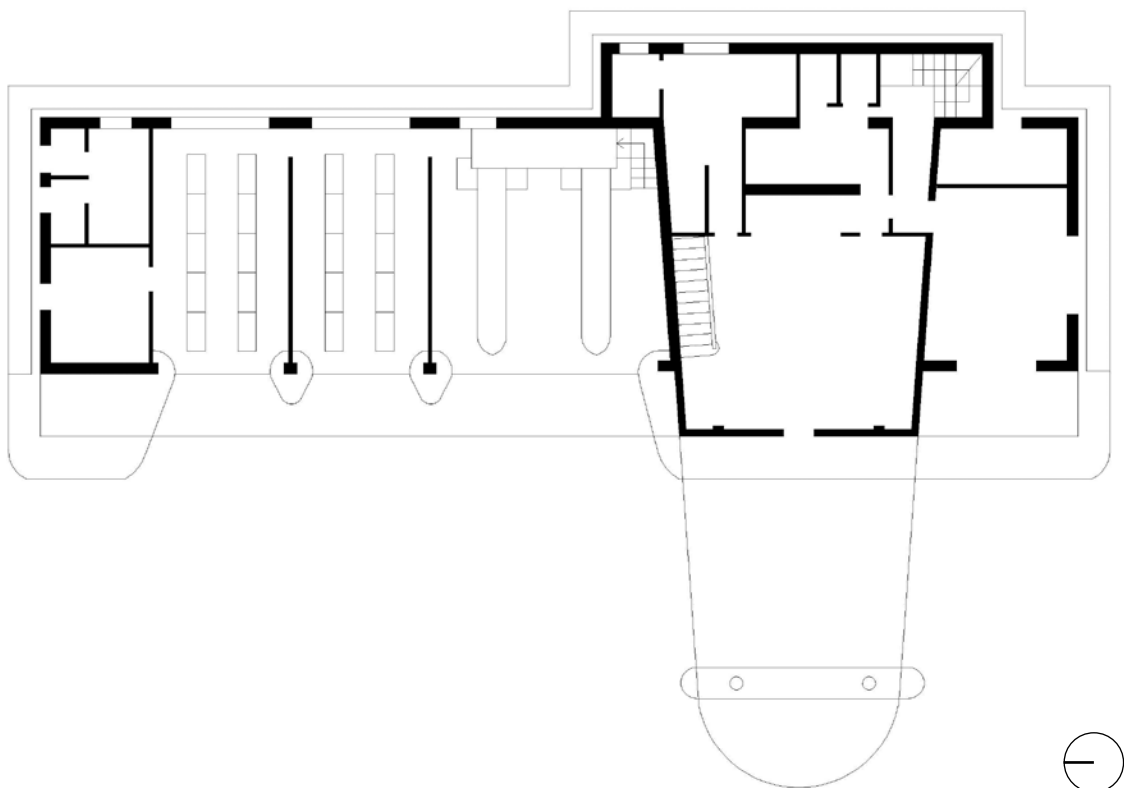


Figura 18 Estación ACA en Río Cuarto, Planta Baja. Av. España (Norte) 290. Río Cuarto, Córdoba. Fuente: Alejandro Geuna (redibujado del original) 2013

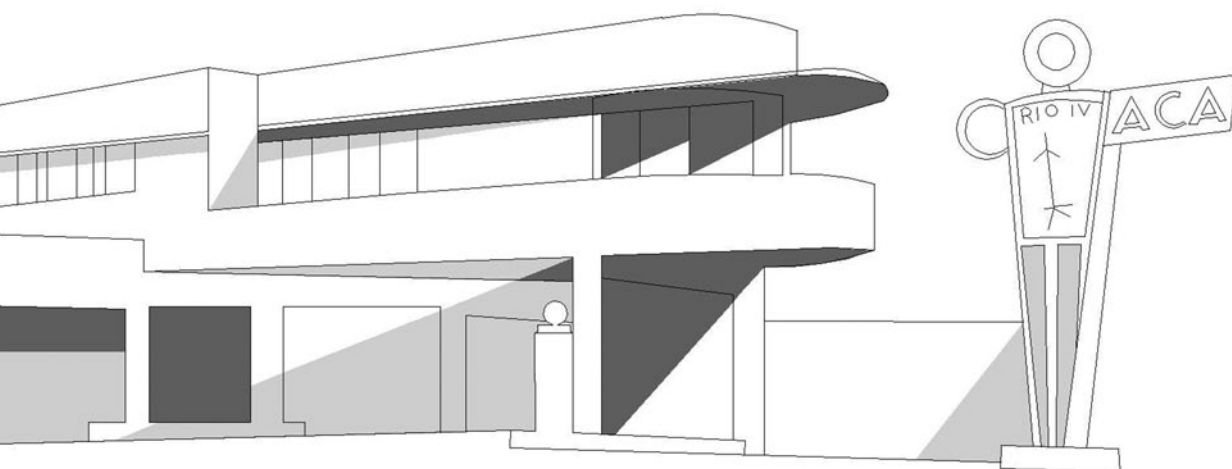


Figura 19 Estación ACA en Río Cuarto, Croquis. Fuente: Alejandro Geuna (reelaborado a partir de imágenes de archivo) 2013

CONCLUSIÓN

La producción arquitectónica del convenio YPF – ACA fue coherente con los postulados del Movimiento Moderno. La imagen institucional y la resolución funcional de los edificios se manifestó como referente progresista de la arquitectura moderna del país, que respondió al contexto mundial y a la mentalidad cambiante propia de su época. El conjunto de obras además de reflejar la eficiencia de las instituciones, fue una clara representación de su poder económico, organizativo y cohesionador en la escena nacional, transformándola significativamente. En este contexto, la presencia del Movimiento Moderno en Argentina se manifestó de una manera crítica, adaptada y contextual; creando nuevas tipologías a partir de programas funcionales inéditos y proponiendo resultados formales y simbólicos comprometidos con la identidad particular de cada ciudad y región del país.

BIBLIOGRAFÍA

AUTOMÓVIL CLUB ARGENTINO (2004) "Centenario del Automóvil Club Argentino". Consultado el 25 de febrero de 2013, disponible en: <http://www.aca.org.ar/institucional/centenario/centenario.htm>

BALLENT, Anahí. "Kilómetro cero: la construcción del universo simbólico del camino en la Argentina de los años treinta. Boletín del Instituto Argentina y Americana "Dr. Emilio Ravignani", 2005, N° 27, p.107-137.

El 28 de agosto de 1938 fue inaugurada la gran estación de servicio, garage y sede de la filial Córdoba del A.C.A. Revista Automovilismo N° 241, 1940, p.13-14.

El Plan ACA – YPF es una realidad en marcha. Revista Automovilismo N° 241, 1940, p.12

FEAL, Norberto. "Carlos Vilar: La ampliación de la Modernidad". En: Seminario de Critica, N° 155. Buenos Aires: Instituto de arte americano e investigaciones estéticas "Mario J. Buschiazzo", 2006. Consulta el 3 de marzo 2013, disponible en <http://www.iaa.fadu.uba.ar/publicaciones/critica/0155.pdf>

GADANO, Nicolás Historia del petróleo en la Argentina. 1907-1955: Desde los inicios hasta la caída de Perón. Buenos Aires: Edhasa, 2006.

GORELIK, Adrián. "Vilar, Antonio Ubaldo". En: LIERNUR, J. y ALIATA F. Diccionario de la Arquitectura Argentina. Tomo S/Z. Buenos Aires: Clarín Arquitectura, 2004.

LIERNUR, Jorge. "Monumentalismo". En: LIERNUR, J. y ALIATA F. Diccionario de la Arquitectura Argentina. Tomo I/N. Buenos Aires: Clarín Arquitectura, 2004.

LIERNUR, Jorge F. "El discreto encanto de nuestra arquitectura 1930-1960" En: Revista Summa, N°223. Buenos Aires, Summa, 1986.

MINISTERIO DE TURISMO. PRESIDENCIA DE LA NACIÓN (2012). "100 años del turismo argentino. Aniversario del Automóvil Club y el turismo argentino este año, al celebrarse el 108° aniversario". Consultado el 6 de marzo de 2013, disponible en: <http://www.cienaniosdeturismo.gov.ar/uploads/224boletin100anios.pdf>

MORETTI, Graciela. Industria, Vivienda y Sociedad en los pueblos del cemento. Centro Oeste Argentino 1920 – 1980. Universidad Nacional de Tucumán. Tesis de maestría (inédita). 2012.

"Oficialmente fue inaugurado ayer el edificio del Automóvil C. Argentino", Mendoza: Diario Los Andes, 15 de abril de 1940, p.9.

PIGLIA, Melina. "Ciudades de lona: el Automóvil Club Argentino y la construcción de campings como lugares turísticos en la entreguerra (1929-1939)". En: Zusman, P. Lois, C. y Castro H., (compiladoras). Viajes y Geografías: Exploraciones, Turismo y Migraciones en la Construcción de los lugares. Buenos Aires: Prometeo, 2007.

PIGLIA, Melina. "El ACA e YPF: la construcción de la primera red nacional de estaciones de servicio (1936-1943)". En: IV Jornadas de Historia Política. Bahía Blanca / 30 de septiembre al 2 de octubre de 2009. Casa de la Cultura de la Universidad Nacional del Sur. Consulta el 25 de noviembre de 2012, disponible en: <http://historia-politica.com/datos/biblioteca/4jornadas/piglia.pdf>

VILAR, Antonio U. "El Automóvil Club al servicio del país". En: Hylton SCOTT, W. (director) Revista Nuestra Arquitectura, 1943, N° 1, pp. 2-11

VILLAFANE, Benjamín. "Las relaciones entre Y P F y el Automóvil Club Argentino". En: Boletín de Informaciones petroleras. Buenos Aires: Talleres Gráficos R. Canals, 1942.

YPF. Cincuentenario de YPF. YPF, una empresa al servicio del país. 1922-1972. Buenos Aires: Departamento de Difusión y Ceremonial de YPF. Talleres gráficos Sacerdoti S.C.A., 1972.

YPF, La epopeya del petróleo, Buenos Aires: Oficina de publicidad Institucional YPF-Guillermo Kraft Ltda. 1965.